DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS TERRESTRES

Rapport d'analyse environnementale pour le projet d'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes sur le territoire de la ville de Gatineau

Dossier 3211-05-439

Le 4 octobre 2012

Développement durable, Environnement, Faune et Parcs
Québec

ÉQUIPE DE TRAVAIL

De la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres :

Chargé de projet :	Monsieur Hubert Gagné
Supervision administrative :	Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Révision de textes et éditique :	Madame Marie-Chantal Bouchard, secrétaire

SOMMAIRE

Le présent rapport d'analyse environnementale traite du projet de la Ville de Gatineau d'élargir le chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes. Le projet présenté dans l'étude d'impact comporte trois phases. La phase 1, qui fait l'objet de l'autorisation gouvernementale, correspond à un tronçon de 0,45 km projeté entre les intersections avec la rue de la Gravité et le boulevard des Grives. Le début des travaux est prévu pour 2013. La phase 2, dont l'autorisation est reportée à une date ultérieure, correspond à un tronçon de 2,65 km projeté entre les intersections avec le boulevard des Grives et le chemin Vanier. Cette phase du projet est planifiée pour 2025. Enfin, la phase 3, un tronçon de 0,72 km projeté entre l'intersection avec le chemin Vanier et le futur boulevard Deschênes, a été retirée du projet par la Ville de Gatineau lors de l'étape de l'analyse environnementale.

L'analyse environnementale a été effectuée à partir de l'étude d'impact déposée par l'initiateur en 2009 et des documents complémentaires déposés par la suite. Les opinions exprimées par les participants à l'audience publique ont également été prises en considération.

Le projet vise à résoudre les problèmes de circulation et de sécurité en améliorant la fluidité de la circulation et l'état de la chaussée, en atténuant les nuisances de la circulation lourde, en sécurisant les manœuvres de virage à gauche dans les carrefours et en rendant plus sécuritaires les déplacements à vélo et à pied. Actuellement, dans la zone d'étude, le chemin Pink est caractérisé par une seule chaussée à deux voies, des accotements non pavés et étroits offrant des conditions difficiles pour les piétons et les cyclistes, un système d'éclairage inadéquat et un aménagement de nature temporaire des intersections. Il ne possède pas les caractéristiques géométriques adéquates pour absorber la croissance de la circulation qui sera générée par le développement résidentiel rapide de ses abords.

Les travaux d'élargissement du chemin Pink transformeront la route rurale actuelle en un boulevard urbain à quatre voies de 3,5 m de largeur chacune dans une emprise d'une largeur maximale de 55 m. Les accotements seront pavés et un sentier multifonctionnel sera construit. L'aspect boulevard urbain sera accentué par la présence d'un système d'éclairage dans le terre-plein central, de voies de refuge d'autobus près des carrefours, de feux de circulation et d'aménagements paysagers.

Ce projet est assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e)* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23).

Les principaux enjeux du projet sont reliés au climat sonore, à la sécurité et aux cours d'eau. Les mesures d'atténuation et de compensation proposées par la Ville de Gatineau concernant ces enjeux, dont la mise en place de buttes antibruit et les compensations prévues pour les pertes d'habitats du poisson, permettent de minimiser les impacts négatifs. De plus, des suivis sont prévus pour les climats sonores en phase de construction et d'exploitation, les puits d'eau potable, les aménagements servant de mesure de compensation pour la perte d'habitats du poisson et les aménagements paysagers. L'impact du projet est positif pour la circulation et la sécurité.

La conclusion principale de ce rapport d'analyse environnementale est qu'il est opportun de réaliser le projet compte tenu de sa justification, des bénéfices attendus et du caractère acceptable de ses impacts sur le plan environnemental.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 1

1. Le projet 2
1.1 Raison d'être du projet 2
1.2 Description générale du projet et de ses composantes 2
1.3 Description des variantes analysées 3

2. Analyse environnementale 4
2.1 Analyse de la raison d'être du projet 4
2.1.1 Voies réservées 5
2.2 Analyse des variantes 6
2.3 Phase 2 du projet 7
2.4 Choix des enjeux 7
2.4.1 Climat sonore 7
2.4.2 Sécurité 16
2.4.3 Cours d'eau 17
2.5 Autres considérations 18
2.5.1 Milieux humides 18
2.5.2 Paysage, éclairage et déboisement 20
2.5.3 Puits d'eau potable 21
2.5.4 Patrimoine et archéologie 22

Conclusion 23

Références 25

Annexes 27

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : GRILLE D'ÉVALUATION DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE 8

TABLEAU 2 : RECOMMANDATIONS ADMINISTRATIVES DU MDDEFP SUR LE NIVEAU DE BRUIT À RESPECTER POUR LES SOURCES DE BRUIT MOBILES ATTRIBUABLES À UN PROJET ROUTIER.....12

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE DU PROJET ET DE SES TROIS PHASES 4

FIGURE 2 : GRILLE D'ÉVALUATION DES IMPACTS SONORES EN PHASE D'EXPLOITATION DU MTQ 13

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS 29

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET 31

ANNEXE 3 LIMITES ET LIGNES DIRECTRICES PRÉCONISÉES PAR LE MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS RELATIVEMENT AUX NIVEAUX SONORES PROVENANT D'UN CHANTIER DE CONSTRUCTION 33

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet d'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes sur le territoire de la ville de Gatineau.

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet d'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes est assujetti à cette procédure en vertu du paragraphe *e)* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23), puisqu'il concerne la reconstruction, sur une longueur de plus de 1 km, d'une route dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 m ou plus.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Gatineau du 25 novembre 2010 au 10 janvier 2011.

À la suite des demandes d'audiences publiques sur le projet, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience. La première partie s'est déroulée du 16 au 17 mai 2011 et la deuxième partie le 14 juin 2011, à Gatineau. Le rapport du BAPE a été déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs le 24 août 2011 et rendu public par ce dernier le 21 octobre 2011.

Sur la base de l'information recueillie, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP, anciennement MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEFP, des ministères et de l'organisme consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. L'information sur laquelle se base l'analyse comporte celle fournie par l'initiateur et celle recueillie lors des consultations publiques.

Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

Le rapport d'analyse environnementale présente :

- le contexte du projet dont sa raison d'être, les motifs à l'appui de sa réalisation, de même que la description de ses principales composantes;
- l'analyse environnementale des enjeux associés au projet;
- la conclusion sur l'acceptabilité environnementale et la recommandation du MDDEFP quant à l'autorisation du projet.

1. LE PROJET

1.1 Raison d'être du projet

Situé sur le territoire de la ville de Gatineau, immédiatement à l'ouest du parc de la Gatineau, le chemin Pink est une route d'orientation est-ouest de forme rectiligne. Elle mesure environ 10,5 km de longueur et est située entre le boulevard Saint-Raymond et le chemin Terry Fox. Cette route fait la liaison entre les parties rurales du secteur d'Aylmer ainsi que la partie nord du quartier du Plateau et les zones institutionnelles (CEGEP, hôpital, etc.) et commerciales situées à l'est du parc de la Gatineau. Elle offre aussi un lien indirect (route alternative) vers les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa. La vitesse affichée sur cette route est de 70 km/h sauf entre les boulevards Saint-Raymond et des Grives où elle est de 50 km/h. Le chemin Pink est de compétence municipale.

Le projet d'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes par la Ville de Gatineau vise à résoudre les problèmes de circulation et de sécurité rencontrés en vue d'améliorer la fluidité et l'état de la chaussée, d'atténuer les nuisances de la circulation lourde, de sécuriser les manœuvres de virage à gauche dans les carrefours et de rendre plus sécuritaires les déplacements à vélo et à pied. Actuellement, dans le secteur d'étude, le chemin Pink est caractérisé par une seule chaussée à deux voies, des accotements non pavés et étroits offrant des conditions difficiles pour les piétons et les cyclistes, un système d'éclairage inadéquat et un aménagement de nature temporaire des intersections. Il ne possède pas les caractéristiques géométriques adéquates pour absorber la croissance de la circulation qui sera générée par le développement résidentiel rapide de ses abords.

Plus précisément, selon les données de comptages effectués en 2003, le chemin Pink répond pour l'instant aux besoins en matière de déplacements. Toutefois, cette condition va se dégrader progressivement en fonction de la croissance des nombreux développements domiciliaires situés dans la zone d'étude élargie. Si la tendance de développement se maintient, le niveau de service va se dégrader rapidement, ce qui entraînera des problèmes de retard et de sécurité.

Le chemin Pink est actuellement le seul corridor de transport possédant une emprise publique suffisamment large pour permettre une amélioration de la fluidité, tout en intégrant des aménagements sécuritaires pour les cyclistes et les piétons. À l'échelle locale, le projet vise à sécuriser les mouvements de circulation pour les véhicules et les autres usagers de la route (piétons, cyclistes, etc.) par des aménagements sécuritaires (feux de circulation, voie cyclable et voies de refuge pour autobus). Le projet a fait l'objet de multiples exercices de planification du territoire qui ont été réalisés depuis le début des années 70.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Les travaux d'élargissement du chemin Pink transformeront la route rurale actuelle en un boulevard urbain à quatre voies de 3,5 m de largeur chacune dans une emprise d'une largeur maximale de 55 m. Les accotements seront pavés et un sentier multifonctionnel sera construit. L'aspect boulevard urbain sera accentué par la présence d'un système d'éclairage dans le terre-plein central, de voies de refuge d'autobus près des carrefours et de feux de circulation. Selon l'initiateur, il est important de bien structurer l'espace et de limiter le champ visuel des

conducteurs pour modérer la vitesse. Entre autres, l'utilisation d'aménagements paysagers le long du parcours favorisera les résultats recherchés.

La réalisation du projet nécessitera des travaux de déboisement, de terrassement, de drainage, de remplacement de ponceaux à la traversée des cours d'eau ainsi que de confection de chaussée pour la route et la piste multifonctionnelle. Les travaux se feront à l'intérieur des limites de l'emprise existante qui a une largeur moyenne de 55 m et qui appartient à la Ville de Gatineau. En l'occurrence, aucune acquisition de terrain ne sera nécessaire et le projet n'aura aucun effet sur le droit de propriété des biens immeubles situés en bordure du chemin.

Le projet présenté dans l'étude d'impact comporte trois phases (figure 1) :

1) un tronçon de 0,45 km projeté entre les intersections avec la rue de la Gravité et le boulevard des Grives, qui est planifié pour 2013;
2) un tronçon de 2,65 km projeté entre les intersections avec le boulevard des Grives et le chemin Vanier, qui n'est pas planifié à court terme (planifié pour 2025 selon la dernière information) et qui ne fait pas partie de l'autorisation gouvernementale (voir section 2.3);
3) un tronçon de 0,72 km projeté entre l'intersection avec le chemin Vanier et le futur boulevard Deschênes, qui n'est pas planifié dans un avenir défini et qui est de type transition faisant le lien entre une route à quatre voies et une route à deux voies.

Concernant la phase 3, la Ville de Gatineau a mentionné plusieurs fois son caractère incertain. Elle a clairement indiqué que cette phase n'était pas planifiée dans un avenir défini. Le corridor Deschênes est destiné à la construction éventuelle d'un axe routier dont la réalisation est liée à la mise en place d'un pont vers l'Ontario. Il nécessiterait, dans la partie nord, la traversée du parc de la Gatineau pour se raccorder à l'autoroute 50. Lors de l'étape de l'analyse environnementale, la phase 3 a finalement été retirée du projet par la Ville de Gatineau. Dans son document daté du 23 janvier 2012, elle mentionne que l'élargissement du chemin Pink entre l'intersection avec le chemin Vanier et le futur boulevard Deschênes pourrait faire partie d'un autre projet. La phase 3 du projet, tout comme la phase 2, est donc exclue de l'autorisation gouvernementale. Dans ce contexte, seule la phase 1 fait l'objet d'une recommandation d'autorisation par le gouvernement.

Le coût de la phase 1 du projet est évalué à environ 2,6 M$. Il serait payé en parts égales par les gouvernements du Canada et du Québec.

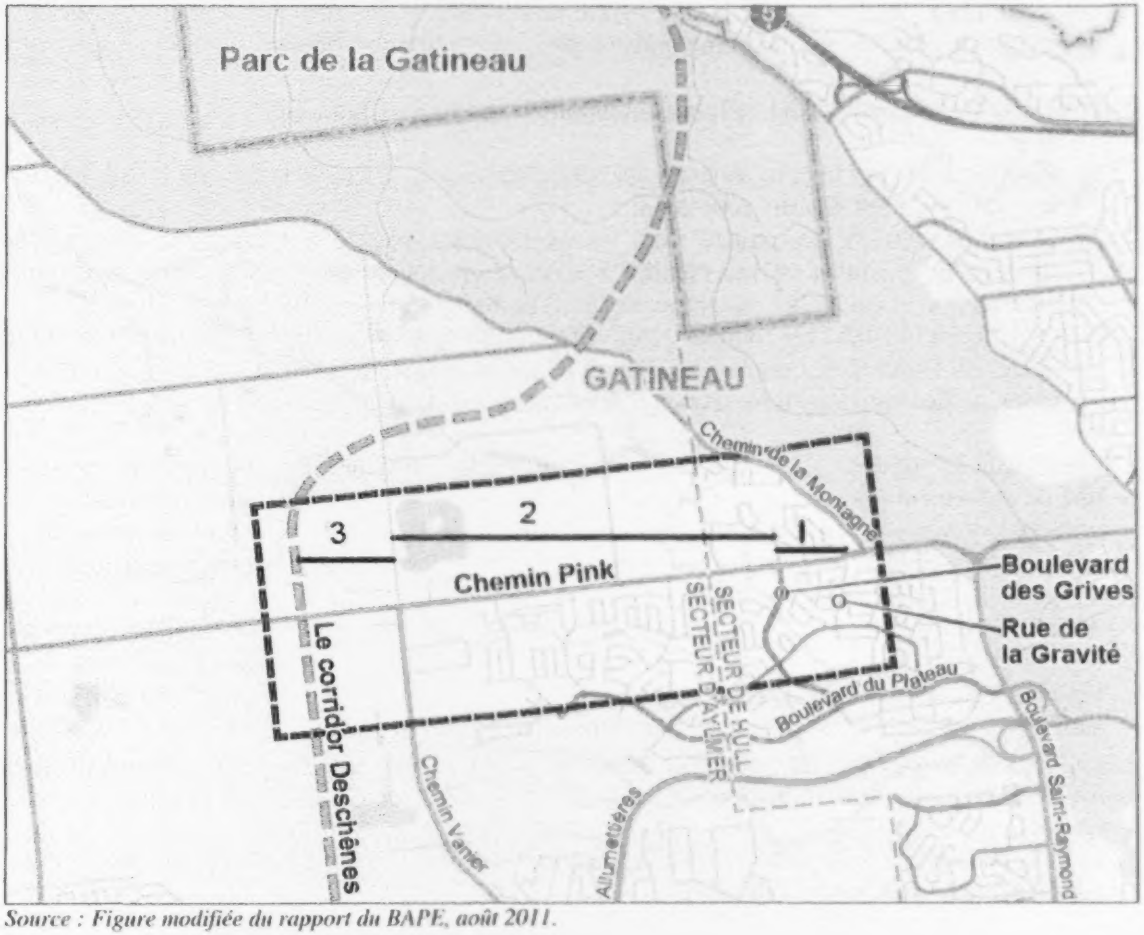
1.3 Description des variantes analysées

Trois variantes sont analysées dans l'étude d'impact pour la phase 1, soit l'option à 50 km/h avec intersections conventionnelles, l'option à 70 km/h avec intersections conventionnelles (qui reprend les mêmes caractéristiques que la première option mais en augmentant la vitesse affichée) et l'option avec carrefours giratoires.

Dans l'étude d'impact, c'est l'option à 70 km/h avec intersections conventionnelles qui est retenue. Cependant, lors de l'audience publique, la Ville de Gatineau a annoncé avoir finalement choisi l'option à 50 km/h avec intersections conventionnelles. Ce choix est confirmé par le document daté du 23 janvier 2012.

Pour induire une vitesse pratiquée conforme à la vitesse affichée de 50 km/h, la Ville de Gatineau compte mettre en place certaines mesures d'apaisement de la vitesse, notamment la réduction du champ visuel des conducteurs ainsi que la synchronisation des feux de circulation. D'autres mesures de contrôle de la vitesse sont envisageables, par exemple la mise en place de photo radars en bordure de la route.

FIGURE 1 : LOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE DU PROJET ET DE SES TROIS PHASES



Source : Figure modifiée du rapport du BAPE, août 2011.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

La Ville de Gatineau a fourni plusieurs arguments pour démontrer la nécessité d'élargir le chemin Pink (voir section 1.1). Le principal argument est que cette route ne possède pas les caractéristiques géométriques requises pour absorber la croissance de la circulation qui sera générée par le développement résidentiel rapide de ses abords. Selon la Ville de Gatineau, le chemin Pink est actuellement le seul corridor de transport possédant une emprise publique suffisamment large pour permettre une amélioration de la fluidité, tout en intégrant des aménagements sécuritaires pour les cyclistes et les piétons. L'élargissement du chemin Pink

permettrait donc d'améliorer fortement la sécurité des piétons et des cyclistes (modération de la circulation, traverses sécurisées dans les carrefours, aménagement cyclable en site propre) ainsi que celle des automobilistes (terre-plein central et voies auxiliaires de virage à gauche). Le projet vise également à améliorer l'état de la chaussée et à atténuer les nuisances de la circulation lourde. De plus, le projet permettra d'améliorer la qualité visuelle des abords du chemin Pink. Enfin, le système d'éclairage désuet présentement en place sera remplacé.

2.1.1 Voies réservées

Lors de l'audience publique, certains intervenants ont mis en doute la raison d'être du projet. Les principales critiques étaient reliées à l'élargissement de la route sans l'ajout de voies réservées pour le transport en commun. Selon ces intervenants, les transports actifs et en commun devraient être privilégiés avant l'élargissement de routes favorisant l'automobile.

Concernant le transport en commun, la Ville de Gatineau a expliqué que le chemin Pink offre une faible perspective pour la création d'un corridor de transport réservé aux autobus ou en site propre, considérant que les liens les plus directs entre les grandes zones d'habitation situées à l'ouest du parc de la Gatineau et les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa sont situés plus au sud, soit dans l'axe des boulevards des Allumettières et Alexandre-Taché. En effet, le chemin Pink n'offre pas de lien direct avec les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa et est situé en périphérie nord des grandes zones d'habitation. La Ville de Gatineau a mentionné qu'il existe des voies réservées sur d'autres boulevards à proximité qui, eux, bénéficient d'une localisation stratégique qui offre un lien direct aux centres-villes tout en assurant une desserte adéquatement structurée des zones d'habitation situées à l'ouest du parc de la Gatineau.

Actuellement, le chemin Pink fait partie de l'itinéraire de six lignes d'autobus de la Société de transport de l'Outaouais (STO), mais peu de voyages sont offerts sur toute la longueur du segment situé entre le boulevard Saint-Raymond et le chemin Vanier. La STO ne prévoit pas la mise en place de voies réservées aux transports collectifs sur le chemin Pink élargi.

Par ailleurs, la STO étudie présentement les différentes possibilités qui s'offrent pour son Rapibus de l'Ouest, un système rapide en site propre qu'elle compte mettre en place dans la partie ouest de la ville. Selon la STO, le chemin Pink ne semble pas présenter de potentiel significatif pour l'implantation du corridor Rapibus de l'Ouest.

Selon la Ville de Gatineau, l'élargissement à quatre voies du chemin Pink facilitera les déplacements des autobus de type local ou express. Les refuges d'autobus près des carrefours, l'installation de feux de circulation, la construction de sections de trottoir au nord et de la piste multifonctionnelle au sud offriront un accès adéquat et sécuritaire aux usagers du transport collectif.

Constat relatif à la raison d'être du projet

> *L'équipe d'analyse est d'avis que la Ville de Gatineau a bien su démontrer la nécessité d'élargir le chemin Pink et que d'autres axes routiers sont priorisés par la STO pour le transport en commun.*

2.2 Analyse des variantes

Trois variantes sont analysées dans l'étude d'impact, soit l'option à 50 km/h avec intersections conventionnelles, l'option à 70 km/h avec intersections conventionnelles et l'option avec carrefours giratoires.

Les éléments défavorables à l'implantation de carrefours giratoires sur le chemin Pink sont la présence de débits faibles sur les routes secondaires par rapport au débit de la route principale, l'absence de possibilités de gestion de la circulation en fonction des débits et selon la période de la journée, la circulation dans les carrefours giratoires à deux anneaux encore mal comprise par les usagers, l'allongement des parcours de traversée pour les piétons et les cyclistes dans les grands carrefours giratoires et le positionnement difficile des arrêts d'autobus pour desservir les usagers (distance de marche minimale). Considérant ces contraintes, la Ville de Gatineau a préféré ne pas retenir l'option des carrefours giratoires dans le cadre du projet.

Dans l'étude d'impact, c'est l'option à 70 km/h avec intersections conventionnelles qui est retenue. Selon ce document, les relevés des vitesses pratiquées dans le tronçon du chemin Pink à quatre voies et à 50 km/h (situé entre le boulevard Saint-Raymond et le chemin de la Montagne) ont permis d'observer qu'il n'y a pas d'adéquation entre la vitesse affichée et la vitesse pratiquée qui est de 70 km/h et plus. Selon l'initiateur, à elle seule, la réduction du champ visuel (ajout de mobilier urbain et d'aménagements paysagers) ne suffirait pas à diminuer suffisamment les vitesses pratiquées pour respecter la vitesse affichée de 50 km/h. De plus, considérant la largeur moyenne de l'emprise (55 m) et la forme rectiligne du chemin Pink, il ne serait pas possible de limiter la vitesse par des courbes.

Cependant, lors de l'audience publique, comme mentionné à la section 1.3, la Ville de Gatineau a annoncé avoir finalement choisi l'option à 50 km/h avec intersections conventionnelles pour la phase 1. Pour ce qui est de la phase 2, elle a affirmé ne pas encore être fixée. Questionné sur les moyens qu'il pensait utiliser pour faire respecter la vitesse affichée, l'initiateur a mentionné la réduction du champ visuel des conducteurs, la plantation d'arbres, les rétrécissements de chaussée et la synchronisation des feux de circulation. Il a aussi affirmé envisager d'autres mesures de contrôle de la vitesse comme la mise en place de photo radars en bordure de la route.

Devant l'incertitude quant à l'efficacité de ces mesures, nous avons demandé à l'initiateur, lors de l'analyse environnementale, s'il envisageait de faire un suivi des vitesses pratiquées sur le nouveau tronçon élargi. Dans le document daté du 23 janvier 2012, la Ville de Gatineau a répondu que le contrôle policier présentement en vigueur sera poursuivi. Si une problématique de vitesse venait à apparaître, les policiers, comme à leur habitude, en informeront les autorités. De plus, il faut mentionner qu'un suivi du climat sonore en phase d'exploitation sera effectué par l'initiateur (voir section 2.4.1). Puisque la vitesse des véhicules a une forte influence sur les niveaux sonores produits, le suivi sonore pourrait permettre de détecter, indirectement, une problématique de vitesses pratiquées grandement supérieures à la vitesse affichée. Dans le document daté du 23 janvier 2012, la Ville de Gatineau mentionne que le choix de l'option à 50 km/h aurait comme impact une baisse du niveau sonore simulé de l'ordre de 3 dB(A) (relativement à l'option à 70 km/h). Elle précise cependant qu'il s'agit d'une estimation qui n'a pas encore été quantifiée par une mise à jour de l'étude sonore.

Constats relatifs à l'analyse des variantes

> *Compte tenu que la vitesse des véhicules a une forte influence sur les niveaux de bruit qu'ils produisent, l'équipe d'analyse est favorable au choix de la variante à 50 km/h pour le tronçon 1. En effet, ce choix permettra de diminuer les impacts sonores du projet.*
>
> *L'équipe d'analyse est d'avis qu'il demeure une incertitude quant au succès des mesures prévues par la Ville de Gatineau pour faire en sorte que la vitesse pratiquée corresponde à la vitesse affichée. Cependant, elle est aussi d'avis qu'il sera possible pour la Ville de Gatineau de vérifier la situation sur le terrain et de s'adapter en conséquence pour faire respecter la limite affichée.*

2.3 Phase 2 du projet

Tel que mentionné précédemment, le projet présenté dans l'étude d'impact comporte trois phases, c'est-à-dire la phase 1 qui est prévue à court terme, la phase 2 qui est prévue à moyen terme et la phase 3 dont le concept n'est pas encore défini et qui pourrait être réalisée à long terme ou ne jamais l'être. Concernant la phase 3, elle a finalement été retirée du projet par la Ville de Gatineau lors de l'étape de l'analyse environnementale.

Selon la plus récente information, qui provient de l'audience publique, la phase 2 du projet est prévue pour 2025. D'ici 2025, le projet, le milieu d'insertion et les normes en vigueur pourraient être modifiés.

Constat relatif à la phase 2 du projet

> *L'équipe d'analyse est d'avis que la décision sur la phase 2 du projet devrait être reportée à une date ultérieure afin que l'étude d'impact puisse être mise à jour au moment opportun.*

2.4 Choix des enjeux

Cette section décrit et analyse les principaux enjeux environnementaux du projet tels que révélés par les études environnementales et la consultation publique. Ces enjeux concernent des composantes des milieux humain et naturel.

2.4.1 Climat sonore

L'étude d'impact acoustique nous présente le climat sonore actuel (2008). Elle nous présente aussi, grâce à des simulations, le climat sonore futur des zones sensibles en phases de construction et d'exploitation.

Méthodologie

L'inventaire du climat sonore actuel a été réalisé en se basant sur la méthodologie généralement utilisée par le ministère des Transports (MTQ) dans le cadre d'étude d'impact sonore. Les relevés ont été réalisés les 5 et 6 août 2008 à l'aide de stations de mesures fixes (échantillonnage

de 24 heures consécutives) et de stations mobiles (échantillonnage d'une heure). Les relevés sonores ont été réalisés à huit points distincts répartis entre la rue de la Gravité et le chemin Vanier. Un comptage de véhicules par classe, d'une durée d'une heure, a été réalisé pour chacun des emplacements de mesures.

Les différentes étapes de la méthodologie utilisée par l'initiateur sont :

- inventaire des composantes du milieu;
- évaluation du climat sonore actuel;
- évaluation du niveau de gêne sonore actuel;
- évaluation du climat sonore projeté;
- évaluation du niveau de gêne sonore projeté;
- évaluation de l'impact sonore en phase d'opération;
- identification des mesures d'atténuation sonore;
- évaluation de l'impact sonore en phase de construction;
- identification des mesures d'atténuation sonore lors de la phase de construction.

Les paramètres pris en considération pour les simulations des niveaux sonores futurs sont notamment la propagation du bruit, la dispersion géométrique (distance), l'absorption atmosphérique, la réflexion (obstacle) et les conditions météorologiques.

Plusieurs aspects de l'étude sonore fournie avec l'étude d'impact ont été très questionnés par le MDDEP lors de l'étape de la recevabilité de l'étude d'impact. Le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) a également demandé de l'information supplémentaire, entre autres concernant les niveaux sonores la nuit et au second étage des résidences. Dans ses documents de réponses, l'initiateur a fourni des données et des explications supplémentaires qui ont permis de rendre l'étude sonore recevable.

Climat sonore actuel

L'analyse du climat sonore actuel des zones sensibles a été réalisée à partir de la grille d'évaluation de la qualité de l'environnement sonore du MTQ. Cette grille quantifie le niveau de gêne (tableau 1).

TABLEAU 1 : GRILLE D'ÉVALUATION DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE

Zone de climat sonore					***Niveau de gêne***
65 dBA	≤	Leq_{24h}			Fort
60 dBA	<	Leq_{24h}	≤	65 dBA	Moyen
55 dBA	<	Leq_{24h}	≤	60 dBA	Faible
		Leq_{24h}	≤	55 dBA	Acceptable

Source : ministère des Transports.

Pour les 528 propriétés situées en bordure du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives, l'évaluation de l'impact sonore révèle que 28 propriétés (5 %) subissent actuellement un niveau de gêne sonore moyen et aucune ne subit un impact fort. Par ailleurs, pour les 267 propriétés situées aux abords du chemin Pink entre le boulevard des Grives et le

chemin Vanier, l'évaluation de l'impact sonore révèle qu'aucune ne subit d'impact moyen et fort.

Selon l'initiateur, la totalité des propriétés situées dans la zone d'étude subit actuellement un niveau de gêne sonore globalement acceptable.

Phase de construction

Selon l'étude d'impact, le climat sonore en phase de construction constitue l'un des principaux enjeux du projet. En effet, l'initiateur est d'avis que la contrainte sociale principale du projet est la présence de zones d'habitations à moins de 50 m du chemin Pink qui seront affectées par un problème de nuisances temporaires générées durant la période de construction.

Les limites et lignes directrices préconisées par le MDDEP relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction sont (MDDEP, 2007) :

- le jour, entre 7 h et 19 h, le niveau de bruit équivalent ($L_{Ar,\ 12\ h}$) provenant du chantier ne pourra dépasser le bruit ambiant initial ($L_{Ar,\ 12\ h}$) ou 55 dB en tout point de réception du bruit;
- le soir, entre 19 h et 22 h, le niveau de bruit équivalent ($L_{Ar,\ 1\ h}$) provenant du chantier ne pourra dépasser le bruit ambiant initial ($L_{Ar,\ 1\ h}$) ou 45 dB en tout point de réception du bruit. Ce niveau pourra atteindre 55 dB ($L_{Ar,\ 3\ h}$) en tout point de réception du bruit à la condition de justifier ces dépassements;
- la nuit, entre 22 h et 7 h, le niveau de bruit équivalent ($L_{Ar,\ 1\ h}$) provenant du chantier ne pourra dépasser le bruit ambiant initial ($L_{Ar,\ 1\ h}$) ou 45 dB en tout point de réception du bruit;
- en tout temps, s'il y avait des dépassements, ils devront être justifiés dans le cadre du programme de surveillance. L'entrepreneur devra aussi préciser les travaux en cause, leur durée et les dépassements prévus.

Généralement, lors des dépassements, l'initiateur doit démontrer qu'il a pris toutes les mesures raisonnables d'atténuation du bruit afin de les limiter le plus possible. Les limites et lignes directrices préconisées par le MDDEP devraient servir, dans la mesure du possible, de références à l'initiateur afin de contrôler le bruit pendant la phase de construction du projet.

Selon l'étude sonore réalisée par l'initiateur, des mesures devront être mises en place lors de la construction car des impacts sonores temporaires sont prévus. Entre autres, l'entrepreneur devra respecter l'horaire de travail sur le chantier, et ce, conformément au règlement municipal concernant le bruit sur le territoire de la ville de Gatineau. De plus, lors des opérations de déchargement, les impacts du panneau arrière des camions à benne devront être évités. La machinerie lourde devra être munie de silencieux performants et en bon état. L'utilisation du frein moteur sera proscrite sur et à proximité du chantier. Tous les équipements munis d'alarme de recul devront être équipés d'une alarme à intensité variable. L'intensité de l'alarme de recul devra être vérifiée et ajustée à un maximum de 10 dB(A) au-dessus du bruit ambiant sur le chantier. Selon l'initiateur, l'impact du bruit en phase de construction sera réduit à un niveau non significatif par l'application des mesures d'atténuation recommandées.

En plus, la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère (DPQA) du MDDEFP a suggéré à l'initiateur d'ajouter les mesures d'atténuation suivantes :

- l'organisation du chantier et l'ordonnancement des travaux devront être réalisés en ayant comme objectif de réduire l'impact sonore durant la nuit, en particulier durant les mois les plus chauds;
- l'utilisation d'équipements de construction générant un bruit réduit;
- des écrans temporaires ou mobiles devront être installés au besoin près des équipements les plus bruyants;
- les résidants seront informés à l'avance des travaux de soir ou de nuit lorsque ces activités seront inévitables;
- les résidants seront informés des moyens pour communiquer avec la Ville de Gatineau ou l'entrepreneur au sujet du chantier (accès 24 heures, 7 jours);
- le transport de matériaux devra s'effectuer en s'éloignant des zones résidentielles, lorsque possible;
- les génératrices ne devront être utilisées que lorsqu'il sera impossible d'utiliser des compresseurs électriques d'alimentation d'air;
- les compresseurs devront être situés loin des zones sensibles au bruit et devront être munis d'un silencieux de purge du condensateur et leurs portes devront être fermées en tout temps;
- les marteaux hydrauliques et pneumatiques devront être munis de dispositifs antibruit;
- les équipements électriques et mécaniques devront être éteints lorsque non utilisés;
- les moteurs des camions en attente devront être éteints.

Dans son document daté du 23 janvier 2012, la Ville de Gatineau mentionne que ces mesures seront recommandées au service responsable de la mise en œuvre du projet.

Constats relatifs au climat sonore en phase de construction

> *Compte tenu que l'étude d'impact indique que le climat sonore durant la phase de construction est l'un des principaux enjeux du projet, l'équipe d'analyse est d'avis que la Ville de Gatineau doit élaborer et réaliser un programme détaillé de surveillance acoustique du climat sonore durant la période de construction. Ce programme doit porter sur toute la période de construction du projet, prévoir des mesures d'atténuation à mettre en place si la situation l'exige et comprendre des relevés sonores aux zones sensibles les plus susceptibles d'être affectées par le bruit du chantier. Ces relevés doivent prévoir des mesures du niveau initial et des mesures de la contribution sonore du chantier. Le programme doit viser les objectifs suivants :*
>
> - *le jour, entre 7 h et 19 h, le niveau de bruit équivalent ($L_{Ar,\ 12\ h}$) provenant du chantier ne pourra dépasser le bruit ambiant initial ($L_{Ar,\ 12\ h}$) ou 55 dB en tout point de réception du bruit;*
> - *le soir, entre 19 h et 22 h, le niveau de bruit équivalent ($L_{Ar,\ 1\ h}$) provenant du chantier ne pourra dépasser le bruit ambiant initial ($L_{Ar,\ 1\ h}$) ou 45 dB en tout point de réception du bruit. Ce niveau pourra atteindre 55 dB ($L_{Ar,\ 3\ h}$) en tout point de réception du bruit à la condition de justifier ces dépassements;*
> - *la nuit, entre 22 h et 7 h, le niveau de bruit équivalent ($L_{Ar,\ 1\ h}$) provenant du chantier ne pourra dépasser le bruit ambiant initial ($L_{Ar,\ 1\ h}$) ou 45 dB en tout point de réception du bruit;*

- *en tout temps, s'il y avait des dépassements, ils devront être justifiés dans le cadre du programme de surveillance. L'entrepreneur devra aussi préciser les travaux en cause, leur durée et les dépassements prévus.*

Ce programme doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du premier certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Phase d'exploitation

La pratique administrative suivie par le MDDEFP dans le cadre de l'analyse des projets routiers assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (voir tableau 2) consiste à s'inspirer des critères de confort recommandés par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), soit un niveau sonore de 55 dB exprimé sur une période de 24 heures (55 dB ($L_{Aeq,\ 24\ h}$)) à l'extérieur des résidences, et des valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). L'OMS recommande de limiter le bruit extérieur durant la période du jour et du soir à 55 dB $L_{Aeq,\ 16\ h}$ pour éviter une gêne grave. Un niveau sonore extérieur maximum de 45 dB ($L_{Aeq,\ 8\ h}$) est également recommandé durant la nuit afin d'assurer un niveau acceptable pour le sommeil dans la chambre à coucher de 30 dB(A). Cette dernière recommandation est également formulée par le BAPE dans son rapport sur le projet qui mentionne que le seuil d'intervention pour l'implantation de mesures d'atténuation du bruit devrait être fixé à 45 dB ($L_{Aeq,\ 8\ h}$) la nuit, afin de préserver la santé et la qualité de vie des résidants vivant au voisinage du chemin Pink. Dans son évaluation des impacts sonores, le MSSS utilise aussi généralement les valeurs guides de l'OMS. Dans l'avis de ce ministère formulé pour le projet du chemin Pink, il recommande, pour les maisons en bordure du chemin Pink, de réduire le bruit « aussi bas que raisonnablement possible » (principe ALARA) par la mise en place de buttes antibruit. Enfin, la *Politique sur le bruit routier* du MTQ préconise un niveau sonore maximal de bruit équivalent $L_{eq,\ 24\ h}$ de 55 dB(A). On remarque que le 55 dB(A) (exprimé sur une période de 16 ou 24 heures) semble généralement reconnu comme un niveau acceptable pour les zones sensibles.

Puisque le climat sonore en phase d'exploitation est l'un des principaux enjeux du projet et qu'il est ressorti à quelques reprises durant l'audience publique, puisque plusieurs résidences sont construites à proximité du chemin Pink ou le seront dans les prochaines années au fur et à mesure que les nombreux développements résidentiels planifiés seront complétés, l'équipe d'analyse est d'avis que le bruit produit durant l'exploitation du projet devra demeurer à un niveau acceptable et être étroitement surveillé. Tel que mentionné précédemment, la valeur de 55 dB(A) semble reconnue comme un niveau généralement acceptable. De plus, si un projet n'augmente pas le niveau de bruit d'un secteur donné, il va de soi qu'il a un impact sonore nul, donc que la modification du climat sonore qu'il provoque est acceptable, et ce, peu importe le niveau sonore avant projet.

TABLEAU 2 : RECOMMANDATIONS ADMINISTRATIVES DU MDDEFP SUR LE NIVEAU DE BRUIT À RESPECTER POUR LES SOURCES DE BRUIT MOBILES ATTRIBUABLES À UN PROJET ROUTIER

Niveau de bruit ambiant ($L_{Aeq\ 24\ h}$)	Le MDDEFP préconise
Inférieur à 55 dB	- Le maintien du niveau de bruit ambiant quand cela est possible, sinon permettre l'atteinte du maximum de 55 dB en privilégiant la plus petite hausse possible
Égal ou supérieur à 55 dB	- Une augmentation de 1 dB est acceptable
Supérieur à 60 dB	- Aucune augmentation

Selon l'initiateur, l'élargissement du chemin Pink aura pour effet d'augmenter le niveau de gêne sonore moyen de 6 % par rapport au niveau de gêne sonore moyen actuel. Cette augmentation est principalement due à la nouvelle géométrie du chemin Pink à quatre voies.

Plus précisément, le niveau de gêne sonore projeté a fait l'objet de simulations pour les années 2014 et 2031. Dans l'étude d'impact, il était prévu que la phase 1 devienne nécessaire en 2014 et la phase 2, en 2031. Durant l'audience publique, la Ville de Gatineau s'est ravisée et a avancé 2013 et 2025 comme année de début possible des travaux pour les phases 1 et 2 respectivement.

Dans l'étude d'impact, l'importance des impacts sonores en phase d'exploitation est évaluée en fonction de la Politique sur le bruit routier du MTQ. La grille d'évaluation de la figure 2 permet de qualifier le niveau de l'impact sonore (nul, faible, moyen et fort). Pour un secteur donné, un impact sonore est considéré significatif lorsque la variation, sur un horizon de dix ans, entre le niveau sonore actuel (route existante) et le niveau sonore projeté a un impact qualifié de moyen ou de fort.

En 2014, à la suite de l'élargissement du tronçon du chemin Pink situé entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives, les calculs effectués par l'initiateur permettent d'anticiper que 294 propriétés (56 %) auront un impact sonore positif ou nul, en raison de l'éloignement de celles-ci de l'intersection Pink/de la Gravité. Un impact faible a été calculé pour les 234 autres propriétés (44 %). La cause principale est l'implantation d'un feu de circulation à l'intersection Pink/des Grives. Selon l'initiateur, à partir de ces résultats, aucune mesure d'atténuation n'est nécessaire pour l'année 2014 puisque aucun impact sonore moyen ou fort n'a été calculé.

FIGURE 2 : GRILLE D'ÉVALUATION DES IMPACTS SONORES EN PHASE D'EXPLOITATION DU MTQ

NIVEAU ACTUEL	NIVEAU PROJETÉ (horizon 10 ans)																													
	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72
45	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
46	–	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
47	–	–	0	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
48	–	–	–	0	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
49	–	–	–	–	0	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
50	–	–	–	–	–	0	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
51	–	–	–	–	–	–	0	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
52	–	–	–	–	–	–	–	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
53	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
54	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
55	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
56	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
57	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3
58	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3
59	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3
60	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3
61	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3
62	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3
63	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1	2	2	3	3	3	3	3	3
64	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1	2	2	3	3	3	3	3
65	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1	2	2	3	3	3	3
66	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1	2	2	3	3	3
67	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1	2	2	3	3
68	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1	2	3	3
69	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1	2	3
70	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	2	3

NIVEAUX SONORES : $L_{eq, 24h}$ en dBA

Source : Ministère des Transports

– Diminution du niveau sonore
0 Impact nul
1 Impact faible
2 Impact moyen
3 Impact fort

Pour l'année 2031, des impacts significatifs pour 24 résidences ont été calculés. Plus précisément, il s'agit d'impacts moyens pour 23 résidences et d'un impact fort pour une résidence. Des 23 résidences qui auraient un impact moyen, 19 sont comprises dans le segment de la phase 1 (entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives). Dans le segment de la phase 2 (entre le boulevard des Grives et le chemin Vanier), quatre résidences auraient un impact moyen et une résidence aurait un impact fort. L'impact fort concerne une habitation située à l'extérieur de l'emprise (côté sud). Située au 1711, chemin Pink, cette habitation a été acquise par le MTQ dans le cadre d'un processus complémentaire à l'acquisition de l'emprise. En se basant sur ces résultats, des mesures d'atténuation du bruit seront requises pour certains secteurs, selon l'initiateur. Ce dernier prévoit construire deux écrans antibruit au sud de la rue des Alizés (écran A et B) et un écran au nord de la rue Desroches (écran D). Un écran antibruit existant installé par des promoteurs immobiliers serait rehaussé à l'intersection des rues Callisto et Ganymède (écran C). Afin de respecter les recommandations administratives du MDDEFP pour les niveaux de bruit des sources mobiles attribuables à un projet routier (tableau 2), la DPQA est plutôt d'avis que les buttes antibruit A et B devront être aménagées dès la mise en service de la phase 1 du projet et non seulement en 2031 comme il est prévu dans l'étude d'impact. Dans son avis, la DPQA fait aussi mention de deux secteurs entre la rue Vernon et le chemin Vanier où la

conformité du niveau sonore (relativement aux recommandations du MDDEFP) aux habitations en 2031 n'a pas été démontrée dans le cadre de l'étude de bruit (des mesures d'atténuation sont déjà existantes, mais non considérées dans les simulations). Or, ces deux secteurs font partie de la phase 2 du projet. Tel que discuté à la section 2.3, la décision gouvernementale relative à cette phase devrait être reportée à une date ultérieure compte tenu que sa réalisation n'est pas prévue avant 2025. Ainsi, lorsque l'initiateur jugera que le moment est venu de construire la phase 2 du projet, il devra fournir une mise à jour de son étude d'impact dans le but d'obtenir une autorisation gouvernementale. Cette manière de procéder permettra alors au MDDEFP d'évaluer correctement les impacts de cette phase du projet en fonction d'une étude qui sera à jour. De plus, ceci permettra de prévoir des mesures d'atténuation appropriées selon les règles de l'art qui seront en place au moment de la mise à jour.

Selon l'avis de la DPQA, les recommandations administratives du tableau 2 devraient également être respectées à 4,5 m du sol, c'est-à-dire au niveau de l'étage des résidences où on retrouve habituellement les chambres à coucher. Une autre façon de protéger le sommeil est de limiter le bruit la nuit afin d'assurer des niveaux sonores acceptables dans les chambres à coucher. Rappelons que c'est ce que recommandent l'OMS et le BAPE. Limiter le niveau sonore extérieur à un maximum de 45 dB ($L_{Aeq,\ 8\ h}$) la nuit serait plus restrictif et protégerait davantage le sommeil que d'exiger le respect de la limite de 55 dB(A), ($L_{eq,\ 24\ h}$), même à 4,5 m du sol. En effet, une modélisation faite par l'initiateur a permis de calculer à 2 ou 3 dB(A) de plus le niveau sonore à 4,5 m de hauteur comparativement au niveau du sol, c'est-à-dire à 1,5 m.

Enfin, dans le document daté du 23 janvier 2012, la Ville de Gatineau mentionne que la décision de limiter la vitesse à 50 km/h pour le tronçon de la phase 1 aurait comme conséquence de diminuer de 3 dB(A) les niveaux sonores simulés. En effet, dans l'étude d'impact, c'est l'option à 70 km/h qui est choisie. Les simulations sonores fournies par l'initiateur tiennent donc compte de cette limite de vitesse. Par ailleurs, la Ville de Gatineau ajoute que la baisse de 3 dB(A) n'est qu'une valeur estimée et qu'aucune mise à jour des simulations sonores n'a été effectuée.

Suivi

L'initiateur s'est engagé à réaliser un programme de suivi sonore en phase d'exploitation afin de confirmer la validité des simulations et ainsi de proposer la mise en oeuvre de mesures adaptées à la situation réelle. Il recommande que le suivi sonore soit appliqué sur toute la longueur du projet d'élargissement en fonction des phases de mise en oeuvre. Le BAPE est d'avis que le suivi du climat sonore dans les secteurs résidentiels le long du chemin Pink devrait être mené au moins une fois tous les cinq ans, compte tenu de l'augmentation progressive du trafic routier. En effet, le secteur du projet est caractérisé par un développement résidentiel rapide. Le milieu est amené à se modifier grandement dans les prochaines années. Le suivi devra donc en tenir compte.

Constats relatifs au climat sonore en phase d'exploitation

> ***Puisque le climat sonore en phase d'exploitation est l'un des principaux enjeux du projet et qu'il est ressorti à quelques reprises durant l'audience publique, que plusieurs résidences sont construites à proximité du chemin Pink ou le seront dans les prochaines années, l'équipe d'analyse est d'avis, pour la phase 1 du projet, que la Ville de Gatineau doit élaborer des mesures d'atténuation permettant de limiter à l'extérieur le niveau de bruit à 55 dB(A) ($L_{eq\ 24\ h}$) ou au***

niveau du bruit ambiant actuel si celui-ci dépasse 55 dB(A) ($L_{eq\ 24\ h}$), auquel cas il devient le seuil maximum à respecter pour les bâtiments à vocation résidentielle et institutionnelle. La nuit, de 22 h à 6 h, la Ville de Gatineau doit élaborer des mesures d'atténuation permettant de limiter à l'extérieur le niveau de bruit à 45 dB(A) ($L_{eq\ 8\ h}$) ou au niveau du bruit ambiant actuel si celui-ci dépasse 45 dB(A) ($L_{eq\ 8\ h}$), auquel cas il devient le seuil maximum à respecter pour les bâtiments à vocation résidentielle et institutionnelle. Pour la phase 2 du projet, tel que discuté à la section 2.3, la décision gouvernementale devrait être reportée à une date ultérieure compte tenu que sa réalisation n'est pas prévue avant 2025. Ainsi, lorsque l'initiateur jugera que le moment est venu de la construire, il devra fournir une mise à jour de son étude d'impact dans le but d'obtenir une autorisation gouvernementale. Cette manière de procéder permettra alors au MDDEFP d'évaluer correctement les impacts de cette phase du projet en fonction d'une étude qui sera à jour. De plus, ceci permettra de prévoir des mesures d'atténuation appropriées selon les règles de l'art qui seront en place au moment de la mise à jour.

L'équipe d'analyse est aussi d'avis que la Ville de Gatineau doit faire de nouvelles simulations afin d'évaluer les niveaux sonores avec une vitesse affichée de 50 km/h. Ces simulations devront utiliser la même méthodologie que celles présentées dans l'étude d'impact et être déposées auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du premier certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Enfin, l'équipe d'analyse est d'avis que la Ville de Gatineau doit élaborer et réaliser un programme de suivi du climat sonore. Ce programme doit comprendre des relevés sonores à quelques endroits représentatifs des zones sensibles et porter une attention particulière au bruit durant la nuit. Il doit permettre de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation et de prendre toutes les mesures raisonnables et faisables pour respecter les seuils mentionnés ci-dessus.

Ce programme doit prévoir des comptages de véhicules avec classification afin de permettre la caractérisation de la circulation selon les spécifications suivantes :

- *un an et cinq ans suivant la mise en service : relevés sonores et comptage de véhicules;*
- *dix ans et quinze ans suivant la mise en service : comptage de véhicules.*

Le programme doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du premier certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement alors que les rapports de suivi doivent lui être transmis au plus tard trois mois après chaque série de mesures.

2.4.2 Sécurité

La sécurité des piétons et des cyclistes est un enjeu qui a été relevé plusieurs fois lors des consultations publiques. Selon l'étude d'impact, le chemin Pink ne présente pas de problème particulier en matière d'accident routier. Par ailleurs, le projet permettrait d'améliorer la sécurité routière sur cette artère par la construction d'un terre-plein central protégeant les manœuvres de virage à gauche et divisant les mouvements de circulation opposée ainsi que par la mise en place des mesures d'apaisement de la vitesse pratiquée. Ainsi, la problématique sur la sécurité vise davantage les piétons et les cyclistes que les automobilistes.

Le projet inclut la construction d'un sentier multifonctionnel en site propre du côté sud du chemin Pink et d'un trottoir pour accéder aux arrêts d'autobus situés au nord de la route. Le projet permettrait également de diminuer les risques d'accidents impliquant des cyclistes ou des piétons par une modération de la circulation et par la mise en place de traverses sécurisées pour les principaux carrefours. Les traverses sécurisées seraient accompagnées par une signalisation de même qu'un marquage au sol indiquant les traverses piétonnes.

Selon le MSSS, l'initiateur devrait prévoir des bandes cyclables unidirectionnelles contiguës aux voies de circulation et/ou des accotements le long du chemin Pink en plus du sentier multifonctionnel. Selon l'étude d'impact, des accotements de 0,70 m sont prévus. Cette largeur ne serait vraisemblablement pas suffisante pour la circulation sécuritaire des vélos. Selon le MSSS, plusieurs cyclistes sont peu enclins à utiliser les sentiers multifonctionnels et préfèrent rouler ailleurs. Il faut savoir que les cyclistes ne sont pas tenus d'utiliser les sentiers multifonctionnels. De plus, après avoir atteint la fin de la piste, des cyclistes pourraient se retrouver dans une situation où ils prendraient le risque d'aller dans le sens inverse de la circulation en utilisant l'accotement. Le MSSS est aussi d'avis que le sentier multifonctionnel, de 3 m de largeur et à 3 m de la chaussée, présenterait, à la jonction des carrefours, un risque de collision entre les cyclistes et les automobilistes en raison de la multiplication des points de croisement. Dans le document daté du 23 janvier 2012, la Ville de Gatineau mentionne ne pas avoir d'objections à l'implantation de bandes cyclables et que plusieurs éléments de sécurisations sont planifiés au projet concernant le sentier multifonctionnel.

Enfin, le MSSS est d'avis que le sentier multifonctionnel devrait être prolongé jusqu'au chemin Vanier dès la phase 1 du projet; l'actuel chemin Vanier étant beaucoup trop étroit et trop achalandé pour permettre la sécurité optimale des cyclistes et des piétons. Pour sa part, le BAPE est d'avis que la piste multifonctionnelle devrait être mise en place entre les rues de la Gravité et du Conservatoire dès la première phase du projet. Dans son mémoire déposé au BAPE, le MSSS recommande la construction de la piste multifonctionnelle au moins jusqu'à la rue du Conservatoire dès la phase 1 du projet. Dans le document daté du 23 janvier 2012, la Ville de Gatineau mentionne ne pas avoir d'objections à la mise en place de cette recommandation.

Constats relatifs à la sécurité

> *L'équipe d'analyse est d'avis que la Ville de Gatineau doit intégrer au projet des bandes cyclables unidirectionnelles contiguës aux voies de circulation ou des accotements le long du chemin Pink afin de permettre la circulation sécuritaire des cyclistes. L'équipe d'analyse est aussi d'avis que le sentier multifonctionnel*

doit être mis en place entre les rues de la Gravité et du Conservatoire dès la première phase du projet.

2.4.3 Cours d'eau

Présentement, le drainage du chemin Pink se fait au moyen de fossés et de ponceaux de capacité insuffisante. Selon une étude récente commandée par la Ville de Gatineau, il faudrait remplacer les ponceaux actuels par de plus grands ayant la capacité d'évacuer une pluie de récurrence de 100 ans.

Les cours d'eau de la zone d'étude du projet ont été caractérisés selon les exigences et les guides du MDDEFP. Ils offrent tous un potentiel d'habitat pour le poisson. Le ruisseau des Fées prend sa source dans des terres agricoles à quelques kilomètres à l'ouest du chemin de la Montagne Nord. Il s'agit d'un cours d'eau au tracé sinueux et fortement encaissé dans les sols silto-argileux. Ses berges présentent des pentes raides érodées et majoritairement dépourvues de végétation. En aval du chemin de la Montagne Nord, il traverse le chemin Pink entre le boulevard d'Europe et le boulevard des Grives. Le ruisseau Moore sillonne la Ville de Gatineau dans les secteurs d'Aylmer et de Hull avant de se jeter dans la rivière des Outaouais au niveau du parc Brébeuf. Le ruisseau Moore traverse le chemin Pink entre le chemin Vanier et la rue Auguste-Mondoux.

Dans l'étude d'impact, il est prévu que quatre traverses de cours d'eau soient remplacées dans le cadre du projet, soit trois dans la phase 2 (le ruisseau des Fées et son tributaire ainsi que le ruisseau Moore) et une pour la phase 3 (tributaire du ruisseau Moore).

La construction des nouveaux ponceaux pourrait affecter temporairement l'habitat du poisson par l'apport de sédiments et de contaminants. Selon l'étude d'impact, les superficies des milieux aquatiques et riverains affectées par les travaux des phases 2 et 3 du projet seraient de 2 304 m^2.

Le prolongement des ponceaux provoquera un empiètement permanent dans l'habitat du poisson de 552 m^2 (sur environ 160 m linéaires). Or, le MDDEFP et Pêches et Océans Canada appliquent le principe d'aucune perte nette d'habitat du poisson. Selon ce principe, la perte d'habitats en milieu aquatique ou humide devrait notamment être compensée par la création ou l'amélioration d'habitats équivalents.

Différentes mesures d'atténuation sont planifiées par la Ville de Gatineau afin de diminuer l'impact sur les cours d'eau. L'initiateur prévoit concevoir les ponceaux selon la réglementation en vigueur et les critères recommandés par Pêches et Océans Canada. Parmi ces critères, il y a l'obligation de faire un plan d'action pour la protection de l'habitat du poisson et d'effectuer un suivi des mesures de protection. Le plan d'action et le suivi devront être validés par Pêches et Océans Canada au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à la Loi sur les pêches. De plus, les ponceaux devront reproduire le lit d'origine du ruisseau.

La Ville de Gatineau propose de compenser la perte d'habitats du poisson par des aménagements dans le lit des cours d'eau impactés, en aval et en amont des ponceaux, pour une superficie totale de 600 m^2. Le drainage de l'eau de ruissellement, qui sera dirigée vers les ruisseaux, passera d'abord dans des bassins de rétention ouverts et végétalisés en vue de permettre une certaine sédimentation, un contrôle du débit et une filtration des contaminants. Ces bassins pourraient être

aménagés afin de créer des aménagements faunique et floristique intéressants, mais la Ville de Gatineau ne s'est pas engagée officiellement en ce sens.

De plus, l'utilisation de rideaux géotextiles autour de la zone des travaux, de bermes filtrantes, de trappes à sédiments et de bassins de rétention permettra de diminuer la quantité de sédiments et de contaminants atteignant les cours d'eau. Les sols remaniés seront stabilisés. La circulation devra être restreinte aux aires de chantier. Les interventions dans le milieu aquatique seront interdites entre le 1er avril et le 1er juillet (période de reproduction et d'alevinage du poisson). Afin de protéger les rives et le littoral de l'érosion tout en fournissant un abri à la faune aquatique, le couvert végétal des bandes riveraines sera densifié, notamment par la plantation d'espèces arbustives. Le libre passage du poisson et la libre circulation de l'eau seront assurés en tout temps. Les mesures nécessaires pour éviter les impacts en amont et en aval de la zone de travaux seront prises.

Constats relatifs aux cours d'eau

> *Compte tenu des mesures d'atténuation et de compensation prévues par l'initiateur, l'équipe d'analyse est d'avis que les impacts sur les cours d'eau sont acceptables. Cependant, elle est aussi d'avis que l'initiateur devra réaliser un suivi des aménagements proposés comme mesure de compensation pour la perte d'habitat du poisson afin de s'assurer de leur efficacité et de leur durabilité. Ce suivi devra être élaboré en consultation avec le MDDEFP et Pêches et Océans Canada.*
>
> *Le programme de suivi doit être déposé auprès du MDDEFP au moment de la demande visant l'obtention du premier certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'Environnement. Les rapports de suivi doivent lui être transmis au plus tard trois mois après chaque vérification sur le terrain.*

2.5 Autres considérations

2.5.1 Milieux humides

En ce qui concerne le traitement d'une demande d'autorisation d'un projet comportant des impacts sur les milieux humides, les experts du MDDEFP utilisent une démarche basée sur trois scénarios possibles. Ces trois scénarios sont reliés à trois situations relatives à la valeur écologique du milieu humide. La valeur écologique d'un milieu humide est attribuée en fonction de sa superficie, de la présence de liens hydrauliques et de la présence d'espèces faunique ou floristique à statut précaire.

Les milieux humides de situation 1 sont les plus petits. Ils n'ont pas de lien hydrologique avec un cours d'eau et ne contiennent aucune espèce à statut particulier. Les paramètres qui différencient les milieux humides de situation 3 de ceux de situation 2 sont leur plus grande dimension et la présence d'un lien hydrologique avec un cours d'eau et/ou d'une espèce à statut particulier. Pour la situation 2, nous basons notre analyse en fonction de la séquence d'atténuation « éviter et minimiser ». Pour la situation 3, il faut utiliser la séquence d'atténuation « éviter et minimiser » dans une approche globale et territoriale avec compensation si des pertes sont jugées inévitables.

La compensation est calculée selon un ratio proportionnel à la valeur écologique du milieu détruit ou perturbé.

Selon l'étude d'impact, six milieux humides et un bassin de rétention ont été identifiés à l'intérieur de la zone d'étude restreinte. Le bassin de rétention et deux de ces milieux humides ne seront pas impactés par le projet car ils se retrouvent en dehors de l'emprise. Voici la situation des quatre autres (le numéro du milieu humide correspond à celui attribué dans l'étude d'impact) :

- le milieu humide 2 possède une superficie de 5 249 m^2 et est identifié comme étant un marécage arborescent isolé de situation 2 ;
- le milieu humide 4 possède une superficie de 1 933 m^2 et est identifié comme étant un marais isolé de situation 1 ;
- le milieu humide 11 possède une superficie de 6 971 m^2, est identifié comme étant un marécage arborescent de situation 3 et est traversé par un cours d'eau qui se déverse dans le ruisseau Moore ;
- le milieu humide 12 possède une superficie de 17 702 m^2, est identifié comme un marécage arborescent de situation 3 et est traversé par le ruisseau Moore.

Selon l'étude d'impact, les trois phases du projet impliquent une perte de 1,3 ha de milieux humides. Le milieu humide 2 sera entièrement détruit, tandis que le numéro 4 sera empiété sur 74,5 % de sa superficie. Ces deux milieux humides sont situés dans le tronçon de la phase 1 du projet. La réalisation de la phase 3 impliquerait un empiètement de 94 % et de 1 % dans les milieux humides 11 et 12 respectivement. Il est important de rappeler que la phase 3 a été retirée du projet par l'initiateur.

Pour la phase 2 du projet, bien que présentement elle n'impliquerait pas d'impact dans les milieux humides, l'environnement naturel et les normes environnementales pourraient changer d'ici sa construction. Tel que discuté à la section 2.3, la décision gouvernementale relative à cette phase devrait être reportée à une date ultérieure compte tenu que sa réalisation n'est pas prévue avant 2025. Ainsi, lorsque l'initiateur jugera que le moment est venu de construire la phase 2 du projet, il devra fournir une mise à jour de son étude d'impact dans le but d'obtenir une autorisation gouvernementale. Cette manière de procéder permettra alors au MDDEFP d'évaluer correctement les impacts de cette phase du projet en fonction d'une étude qui sera à jour. De plus, ceci permettra de prévoir des compensations et des mesures d'atténuation appropriées selon les règles de l'art qui seront en place au moment de la mise à jour. Mentionnons également que l'initiateur s'est engagé, afin d'éviter toute altération des milieux humides situés de part et d'autre de l'emprise routière, à concevoir et réaliser les nouveaux aménagements routiers de manière à éviter l'assèchement ou un apport additionnel d'eau dans toute partie de milieux humides.

Constat relatif aux milieux humides

> *Compte tenu que la démarche du MDDEFP relative au traitement des demandes d'autorisation des projets dans les milieux humides sera suivie, l'équipe d'analyse est d'avis que les impacts du projet sur les milieux humides sont acceptables.*

2.5.2 Paysage, éclairage et déboisement

Selon la Ville de Gatineau, le projet d'élargissement du chemin Pink transformera la route rurale actuelle en un boulevard urbain. Le projet permettra également d'améliorer la qualité visuelle des abords du chemin Pink qui ont actuellement un aspect négligé. Le projet présenté dans l'étude d'impact implique aussi un déboisement de 4,5 ha.

Selon l'étude d'impact, dans l'emprise du chemin Pink, l'initiateur a planifié des aménagements paysagers comprenant un alignement d'arbres dans le terre-plein et du côté des résidences riveraines. La Ville de Gatineau entend par ailleurs densifier le couvert végétal de la bande riveraine de chacun des ruisseaux et végétaliser les fossés et les bassins de rétention. Elle a indiqué qu'un plan d'aménagement paysager sera éventuellement réalisé. Un suivi sera effectué sur une période de cinq ans pour assurer la pérennité des aménagements.

Le projet prévoit aussi l'aménagement, dans le terre-plein central, d'un système d'éclairage sur toute la longueur du tracé. La localisation des luminaires dans le terre-plein central aura pour effet de réduire le nombre de fûts d'environ 50 %. Selon l'étude d'impact, cet éclairage accentuera l'aspect boulevard urbain et le type de lampadaires retenu sera en continuité avec ceux existants entre le boulevard Saint-Raymond et le chemin de la Montagne. De plus, selon le document daté du 23 janvier 2012, l'éclairage sera conçu de manière à respecter le caractère résidentiel des lieux et à limiter l'impact de la pollution lumineuse sur les riverains, entre autres en évitant de diffuser la lumière vers les résidences.

Lors des consultations publiques, des citoyens habitant dans le secteur du projet ont manifesté certaines inquiétudes et le désir d'être consultés concernant le mobilier urbain, l'éclairage et les aménagements paysagers. Nous avons demandé à l'initiateur s'il pouvait envisager d'élaborer ces éléments du projet en concertation avec les résidants demeurant aux alentours du chemin Pink et de mettre en place un comité de concertation avec la participation de ceux-ci. Dans le document daté du 23 janvier 2012, la Ville de Gatineau a affirmé que ces recommandations seront faites au chargé de projet responsable de la réalisation du projet.

Concernant le déboisement, certaines mesures sont prévues par l'initiateur pour en limiter l'impact. Ainsi, des essences d'arbres coupés pour le projet seront plantées dans les aménagements paysagers. De plus, afin de limiter l'impact sur la faune avienne, l'essentiel du déboisement sera effectué entre le 15 août et le 30 mars.

Une des orientations du gouvernement du Québec en matière d'aménagement (Gouvernement du Québec, 2005) établit le seuil critique pour la préservation de la biodiversité à 30 % de superficie boisée pour chaque municipalité de la province. Selon la Ville de Gatineau, son territoire est boisé sur plus de 30 % de sa superficie.

Constats relatifs au paysage, à l'éclairage et au déboisement

> *L'équipe d'analyse est d'avis que les impacts sur le paysage, de l'éclairage et du déboisement sont acceptables.*
>
> *Cependant, elle est aussi d'avis que la Ville de Gatineau doit concevoir les aménagements paysagers, le mobilier urbain et l'éclairage du projet en*

concertation avec les résidants demeurant aux alentours du chemin Pink. Un rapport contenant les mesures retenues devra être déposé auprès du MDDEFP au moment de la demande visant l'obtention du premier certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Ce rapport doit démontrer que les éléments retenus ont été élaborés de concert avec les résidants concernés.

Enfin, compte tenu que le territoire de la ville de Gatineau est boisé sur plus de 30 % de sa superficie et que le projet n'implique que 4,5 ha de déboisement, l'équipe d'analyse est d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'exiger des compensations.

2.5.3 Puits d'eau potable

Toutes les propriétés construites aux abords du chemin Pink sont desservies par un réseau d'aqueduc et un réseau sanitaire (les futurs projets immobiliers seront également raccordés à ces réseaux), à l'exception de celles longeant les rues Kilroy et des Roches. Ces deux rues sont situées au sud du chemin Pink. La distance minimale entre la limite arrière des propriétés situées au nord de la rue Kilroy et la limite sud de l'emprise du chemin Pink est de 160 m. Selon la Ville de Gatineau, puisque l'urbanisation du quartier du Plateau s'effectuera ultimement jusqu'à proximité de ces deux rues, la mise en place d'un ou des deux services pourrait s'avérer réalisable.

L'impact potentiel du projet sur les puits d'eau potable est une perturbation de la qualité ou de la quantité de l'eau des puits desservant les propriétés non raccordées au réseau d'aqueduc municipal.

Selon l'initiateur, un suivi hydrogéologique sera nécessaire pour les puits situés dans la zone d'étude élargie. Ce suivi aura pour but de vérifier les impacts sur la nappe phréatique durant et après les travaux de construction ainsi que pendant l'exploitation. Selon les résultats, il sera possible de proposer des mesures adaptées.

Constat relatif aux puits d'eau potable

L'équipe d'analyse est d'avis que la Ville de Gatineau doit élaborer et réaliser un programme de suivi des puits d'eau potable susceptibles d'être affectés par le projet. Ce programme doit être entrepris avant le début des travaux et doit se poursuivre sur une durée minimale de deux ans suivant la réalisation des travaux. Il doit permettre d'évaluer les impacts quantitatifs et qualitatifs sur l'eau des puits. Le programme doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du premier certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivi doivent être remis au ministre dans les trois mois suivant la prise des mesures.

2.5.4 Patrimoine et archéologie

Selon l'étude d'impact, aucun bâtiment ou bien culturel ne se trouve dans l'emprise du chemin Pink ou dans la zone d'étude restreinte. Aucun effet sur le patrimoine culturel n'est donc anticipé par l'initiateur.

De plus, la zone d'étude ne contient pas de sites archéologiques reconnus. Le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine (MCCCF) a demandé que soient réalisées des études de potentiel archéologique. La Ville de Gatineau a acquiescé à cette demande. Également, selon l'initiateur, une attention particulière sera portée à la découverte de vestiges archéologiques pendant les travaux. S'il y avait découverte fortuite de vestiges, le MCCCF serait averti et les vestiges seraient évalués et protégés comme il se doit.

Constat relatif au patrimoine et à l'archéologie

> *L'équipe d'analyse est d'avis que les impacts sur le patrimoine et l'archéologie sont acceptables. Cependant, elle est aussi d'avis que la Ville de Gatineau doit réaliser les études de potentiel archéologique demandées par le MCCCF. Les résultats de ces études doivent être déposés auprès du MDDEFP lors de la demande visant l'obtention du dernier certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.*

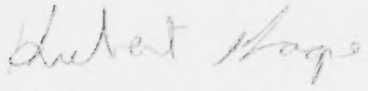
CONCLUSION

L'équipe d'analyse est d'avis que le projet d'élargissement du chemin Pink est justifié, surtout pour des raisons de fluidité et de sécurité. Ses caractéristiques géométriques actuelles ne semblent pas adéquates pour répondre convenablement à l'augmentation de la circulation qui sera amenée par le développement rapide de ses abords.

Concernant la phase 2 du projet, la décision gouvernementale devrait être reportée à une date ultérieure compte tenu que sa réalisation n'est pas prévue avant 2025. Ainsi, lorsque l'initiateur jugera que le moment est venu de la construire, il devra fournir une mise à jour de son étude d'impact dans le but d'obtenir une autorisation gouvernementale. Cette manière de procéder permettra alors au MDDEFP d'évaluer correctement les impacts de cette phase du projet en fonction d'une étude qui sera à jour. De plus, ceci permettra de prévoir des mesures d'atténuation appropriées selon les règles de l'art qui seront en place au moment de la mise à jour.

L'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet, effectuée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du MDDEFP, découle de l'évaluation de ses principaux enjeux. Ceux-ci ont été déterminés à la lumière de l'étude des documents déposés par l'initiateur de projet, des consultations publiques et des avis obtenus lors de la consultation intra et interministérielle. Les principaux enjeux du projet sont reliés au climat sonore, à la sécurité et aux cours d'eau. Les mesures d'atténuation et de compensation proposées par la Ville de Gatineau concernant ces enjeux, dont la mise en place de buttes antibruit et les compensations prévues pour les pertes d'habitats du poisson, permettent de minimiser les impacts négatifs. De plus, des suivis seront réalisés pour les climats sonores en phases de construction et d'exploitation, les puits d'eau potable, les aménagements servant de mesure de compensation pour les pertes d'habitats du poisson et les aménagements paysagers. L'impact du projet est positif pour la circulation et la sécurité. Entre autres, le projet inclut un sentier multifonctionnel pour les piétons et les cyclistes.

L'analyse environnementale du projet d'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes permet de conclure que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental. Les impacts engendrés par le projet y sont décrits de façon satisfaisante et seront convenablement atténués si les mesures d'atténuation proposées dans l'étude d'impact de même que les recommandations incluses au présent rapport sont appliquées.



Hubert Gagné, M.Sc.géogr.
Chargé de projet
Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres

RÉFÉRENCES

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (Gouvernement du Québec, 2005). Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – La protection du territoire et des activités agricoles – Addenda au document complémentaire révisé, février 2005, totalisant environ 18 pages incluant 2 annexes;

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (MDDEP, 2007). Le bruit communautaire au Québec – Politiques sectorielles – Limites et lignes directrices préconisées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction, Mise à jour de mars 2007, mars 2007, 2 pages;

VILLE DE GATINEAU. Étude d'impact sur l'environnement de l'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes – Rapport final, par CIMA, juin 2009, totalisant environ 173 pages incluant 14 annexes;

VILLE DE GATINEAU. Étude d'impact sur l'environnement de l'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes – Réponses aux questions et commentaires, par CIMA, 24 février 2010, totalisant environ 139 pages incluant 6 annexes;

VILLE DE GATINEAU. Étude d'impact sur l'environnement de l'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes – Réponses aux questions et commentaires – Série 2, par CIMA, 14 juillet 2010, totalisant environ 17 pages incluant 4 annexes;

VILLE DE GATINEAU. Étude d'impact sur l'environnement de l'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes – Réponses aux questions et commentaires – Série 3, par CIMA, 11 octobre 2010, totalisant environ 4 pages incluant 1 annexe;

Lettre de M. Carol Hébert, de la Ville de Gatineau, à M. Hubert Gagné, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 23 janvier 2012, concernant les réponses aux demandes d'information supplémentaire du MDDEP, 7 pages.

ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

L'analyse environnementale du projet a été réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres, en collaboration avec les unités administratives concernées du MDDEFP, les ministères et l'organisme suivants :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Outaouais;
- la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère;
- la Direction des politiques de l'eau;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- la Direction du suivi de l'état de l'environnement;
- le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire;
- le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine;
- le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère des Transports;
- le ministère du Tourisme;
- le Secrétariat aux affaires autochtones.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2008-02-01	Réception de l'avis de projet
2008-02-13	Délivrance de la directive
2009-07-30	Réception de l'étude d'impact
2009-11-03	Transmission du document de questions et commentaires à l'initiateur de projet
2010-03-05	Réception des réponses aux questions et commentaires
2010-05-11	Transmission de la deuxième série de questions et commentaires
2010-07-29	Réception des réponses à la deuxième série de questions et commentaires
2010-09-20	Transmission de la troisième série de questions et commentaires
2010-10-22	Réception des réponses à la troisième série de questions et commentaires
2010-11-25 au 2011-01-10	Période d'information et de consultation publiques
2011-05-09 au 2011-09-08	Mandat d'enquête et d'audience publique
2011-12-02	Transmission du document de demandes d'information supplémentaire dans le cadre de l'analyse environnementale
2012-01-30	Réception des réponses de l'initiateur aux demandes d'information supplémentaire

ANNEXE 3 LIMITES ET LIGNES DIRECTRICES PRÉCONISÉES PAR LE MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS RELATIVEMENT AUX NIVEAUX SONORES PROVENANT D'UN CHANTIER DE CONSTRUCTION

Le bruit communautaire au Québec

Politiques sectorielles

Limites et lignes directrices préconisées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction

(Mise à jour de mars 2007)

1. Pour le jour

Pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, le MDDEFP a pour politique que toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau acoustique d'évaluation ($L_{Ar,\ 12h}$)[1] provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB ou le niveau de bruit initial s'il est supérieur à 55 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

On convient cependant qu'il existe des situations où les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant ces limites. Le cas échéant, le maître d'œuvre est requis de :

a) prévoir le plus en avance possible ces situations, les identifier et les circonscrire;

b) préciser la nature des travaux et les sources de bruit mises en cause;

c) justifier les méthodes de construction utilisées par rapport aux alternatives possibles;

d) démontrer que toutes les mesures raisonnables et faisables sont prises pour réduire au minimum l'ampleur et la durée des dépassements;

e) estimer l'ampleur et la durée des dépassements prévus;

f) planifier des mesures de suivi afin d'évaluer l'impact réel de ces situations et de prendre les mesures correctrices nécessaires.

2. Pour la soirée et la nuit

Pour les périodes en soirée (19 h à 22 h) et de nuit (22 h à 7 h), tout niveau acoustique d'évaluation sur une heure (LAr, 1 h) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB ou le niveau de bruit initial s'il est supérieur à 45 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

La nuit (22 h à 7 h), afin de protéger le sommeil aucune dérogation à ces limites ne peut être jugée acceptable (sauf en cas d'urgence ou de nécessité absolue). Toutefois, pour les trois heures en soirée (19 h à 22 h), lorsque la situation[2] le justifie, le niveau acoustique d'évaluation LAr, 3 h peut atteindre 55 dB peu importe le niveau initial à la condition de justifier ces dépassements conformément aux exigences « a » à « f » telles qu'elles sont décrites à la section 1.

---

[1] Le niveau acoustique d'évaluation $L_{Ar,T}$ (où T est la durée de l'intervalle de référence) est un indice de l'exposition au bruit qui contient niveau de pression acoustique continu équivalent $L_{Aeq,T}$, auquel on ajoute le cas échéant un ou plusieurs termes correctifs pour des appréciations subjectives du type de bruit. Pour plus de détails concernant l'application des termes correctifs, consulter la Note d'instructions 98-01 sur le bruit.

[2] C'est-à-dire lorsque les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant les limites mentionnées au paragraphe précédent pour la soirée et la nuit.